

Document made available under the Patent Cooperation Treaty (PCT)

International application number: PCT/EP05/050117

International filing date: 13 January 2005 (13.01.2005)

Document type: Certified copy of priority document

Document details: Country/Office: DE
Number: 10 2004 011 282.7
Filing date: 09 March 2004 (09.03.2004)

Date of receipt at the International Bureau: 27 January 2005 (27.01.2005)

Remark: Priority document submitted or transmitted to the International Bureau in compliance with Rule 17.1(a) or (b)



World Intellectual Property Organization (WIPO) - Geneva, Switzerland
Organisation Mondiale de la Propriété Intellectuelle (OMPI) - Genève, Suisse

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

14 JAN 2005

**Prioritätsbescheinigung über die Einreichung
einer Patentanmeldung**

Aktenzeichen: 10 2004 011 282.7

Anmeldetag: 09. März 2004

Anmelder/Inhaber: ROBERT BOSCH GMBH, 70469 Stuttgart/DE

Bezeichnung: Kraftstoffeinspritzeinrichtung
für eine Brennkraftmaschine

IPC: F 02 M 25/025

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 16. November 2004
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag

Stenschus

R. 307677

05.02.2004 Gu/Os

ROBERT BOSCH GMBH, 70442 Stuttgart

Kraftstoffeinspritzeinrichtung für eine Brennkraftmaschine

Stand der Technik

Die Erfindung geht aus von einer Kraftstoffeinspritzeinrichtung für eine Brennkraftmaschine nach der Gattung des Anspruchs 1.

Eine solche Kraftstoffeinspritzeinrichtung ist aus der Literatur, beispielsweise Dieselmotor-Management, Verlag Vieweg, 2.Auflage 1998, Seiten 280 bis 284, bekannt. Diese Kraftstoffeinspritzeinrichtung weist eine Hochdruckpumpe auf, durch die Kraftstoff in einen Speicher gefördert wird. Mit dem Speicher sind an den Zylindern der Brennkraftmaschine angeordnete Injektoren verbunden. Der Hochdruckpumpe ist ein Kraftstofffilter vorgeordnet, durch den Verunreinigungen im Kraftstoff zurückgehalten werden, damit diese nicht zu Beschädigungen der Hochdruckpumpe führen können. Durch den Kraftstofffilter wird außerdem im Kraftstoff vorhandenes freies und/oder emulgiertes, das heißt mit Kraftstoff vermisches Wasser abgeschieden. Der Kraftstofffilter weist dabei einen Sammelraum für das abgeschiedene Wasser auf, der nach bestimmten Intervallen entleert werden muss. Bei hohem Wassergehalt im Kraftstoff kann dabei bereits nach wenigen hundert Kilometern Fahrtstrecke bereits eine Entleerung des angesammelten Wassers erforderlich sein. Das abgeschiedene Wasser muss außerdem umweltgerecht entsorgt werden, da dieses unter Umständen mit Kraftstoff vermischt ist.

Vorteile der Erfindung

5 Die erfindungsgemäße Kraftstoffeinspritzeinrichtung mit den Merkmalen gemäß Anspruch 1 hat demgegenüber den Vorteil, dass durch den Kraftstofffilter abgeschiedenes Wasser nicht aufwendig entsorgt zu werden braucht, sondern bei der Verbrennung der Brennkraftmaschine umgesetzt wird. Durch
10 eine Wasserzuführung zur Verbrennung können darüberhinaus weitere Vorteile hinsichtlich Leistungssteigerung, Emissionsreduzierung und Verringerung der thermischen Belastung der Brennkraftmaschine erzielt werden.

15 In den abhängigen Ansprüchen sind vorteilhafte Ausgestaltungen und Weiterbildungen der erfindungsgemäßen Kraftstoffeinspritzeinrichtung angegeben. Die Ausbildung gemäß Anspruch 2 ermöglicht eine Verteilung des zugeführten Wassers in der angesaugten Verbrennungsluft. Die Ausbildung gemäß Anspruch 3 ermöglicht eine feine Zerstäubung des
20 zugeführten Wassers. Durch die Ausbildung gemäß Anspruch 4 wird eine Ablagerung des zugeführten Wassers im Ansaugbereich vermieden. Bei der Ausbildung gemäß Anspruch 5 steht das Wasser unter dem von der Förderpumpe erzeugten Druck und kann damit ohne zusätzliche Pumpe zugeführt werden. Durch die Ausbildung gemäß Anspruch 9 ist
25 sichergestellt, dass keine unerwünschte Drehmomenterhöhung der Brennkraftmaschine im Schubbetrieb auftritt. Durch die Ausbildung gemäß Anspruch 10 ist sichergestellt, dass keine Vereisung des Ansaugbereichs auftritt. Durch die Ausbildung gemäß Anspruch 12 kann sichergestellt werden, dass bei
30 Wasserzuführung keine Drehmomenterhöhung der Brennkraftmaschine auftritt.

Zeichnung

Mehrere Ausführungsbeispiele der Erfindung sind in der Zeichnung dargestellt und in der nachfolgenden Beschreibung näher erläutert. Es zeigen Figur 1 eine Kraftstoffeinspritzeinrichtung für eine Brennkraftmaschine in schematischer Darstellung, Figur 2 einen Kraftstofffilter der Kraftstoffeinspritzeinrichtung in vergrößerter Darstellung und Figur 3 einen Ansaugbereich eines Zylinders in vergrößerter Darstellung gemäß einer modifizierten Ausführung.

Beschreibung der Ausführungsbeispiele

In Figur 1 ist eine Kraftstoffeinspritzeinrichtung für eine Brennkraftmaschine eines Kraftfahrzeugs dargestellt. Die Brennkraftmaschine ist vorzugsweise eine selbstzündende Brennkraftmaschine und weist wenigstens einen oder mehrere Zylinder 6 auf, von denen in Figur 1 nur einer dargestellt ist. Die Kraftstoffeinspritzeinrichtung weist eine Förderpumpe 10 auf, durch die Kraftstoff aus einem Vorratsbehälter 12 zu einer Hochdruckpumpe 14 gefördert wird. Durch die Hochdruckpumpe 14 wird Kraftstoff unter Hochdruck in einen Speicher 16 gefördert. Mit dem Speicher sind über hydraulische Leitungen an den Zylindern der Brennkraftmaschine angeordnete Injektoren 18 verbunden. An jedem Injektor 18 ist jeweils ein Steuerventil 20 angeordnet, mittels dem der Injektor 18 zu einer Kraftstoffeinspritzung geöffnet werden kann bzw. zur Beendigung einer Kraftstoffeinspritzung geschlossen werden kann. Die Steuerventile 20 der Injektoren 18 sind mit einer elektronischen Steuereinrichtung 22 verbunden und werden durch diese abhängig von Betriebsparametern der Brennkraftmaschine angesteuert. Die Kraftstoffeinspritzeinrichtung kann alternativ auch eine Hochdruckpumpe aufweisen, die direkt mit den Injektoren 18

verbunden ist, an denen die Steuerventile 20 auch entfallen können. Weiterhin alternativ kann auch für jeden Zylinder der Brennkraftmaschine eine separate Hochdruckpumpe vorgesehen sein, die nur mit dem Injektor 18 dieses
5 Zylinders verbunden ist und mit diesem eine Baueinheit bilden kann.

Zwischen dem Vorratsbehälter 12 und der Hochdruckpumpe 14 ist ein Kraftstofffilter 26 angeordnet. Durch den
10 Kraftstofffilter 26 werden Verunreinigungen im Kraftstoff zurückgehalten, so dass diese nicht in die Hochdruckpumpe 14 gelangen und dort zu Beschädigungen führen können. Durch den Kraftstofffilter 26 wird außerdem im Kraftstoff enthaltenes
15 freies und/oder emulgiertes, das heißt mit Kraftstoff vermisches Wasser abgeschieden. Die Wasserabscheidung erfolgt durch Koaleszenz am Filtermedium, wobei sich kleine Wassertröpfchen an Tropfkörpern, beispielsweise einer
20 Metallgitterstruktur, anlagern. Die kleinen Tröpfchen fügen sich zu größeren Tropfen zusammen, steigen auf und bilden einen Film, sie koaleszieren. Der Film lässt sich aus dem Flüssigkeitsgemisch entfernen, abziehen, so dass sich ein Kraftstoff-Wasser-Gemisch trennen lässt. Der in Figur 2
2 vergrößert dargestellte Kraftstofffilter 26 weist ein Gehäuse 28 auf, in dem ein Filtereinsatz 30, beispielsweise aus Papier, angeordnet ist. Kraftstoff aus dem Vorratsbehälter 12 gelangt über einen Zulauf 32 in den Kraftstofffilter 26, durchströmt den Filtereinsatz 30 und tritt aus dem Kraftstofffilter 26 über einen Ablauf 34 aus.
30 Im Bereich des Bodens des Filtergehäuses 28 ist ein Sammelraum 36 gebildet, in dem sich das abgeschiedene Wasser sammelt.

Im Zylinder 6 der Brennkraftmaschine ist wie in Figur 1 dargestellt ein in diesem eine Hubbewegung ausführender
35 Kolben 38 angeordnet, der im Zylinder 6 einen Brennraum 40 begrenzt. Der Brennraum 40 ist über wenigstens ein

Einlassventil 42 mit einem Ansaugbereich 44 und über wenigstens ein Auslassventil 46 mit einem Abgasbereich verbindbar. Beim Ansaughub des Kolbens 38 ist das wenigstens eine Einlassventil 42 geöffnet, so dass Luft aus dem Ansaugbereich 44 angesaugt wird, die zur Verbrennung des mittels des Injektors 18 in den Brennraum 40 eingespritzten Kraftstoffs erforderlich ist. Der Ansaugbereich 44 ist beispielsweise als Ansaugrohr ausgebildet.

Erfindungsgemäß wird durch den Kraftstofffilter 26 abgeschiedenes freies und/oder emulgiertes Wasser dem Brennraum 40 des Zylinders 6 zugeführt. Hierzu ist beispielsweise der Sammelraum 36 des Kraftstofffilters 26 über eine Leitung 48 mit dem Ansaugbereich 44 des Zylinders 6 verbunden, so dass das Wasser der vom Zylinder 6 angesaugten Verbrennungsluft zugeführt wird. Vorzugsweise wird das Wasser mittels einer Düse 50 oder eines Einspritzventils zerstäubt in den Ansaugbereich 44 eingebracht, um eine gleichmäßige Vermischung mit der Verbrennungsluft zu erreichen. Vorzugsweise wird das Wasser direkt oder nur in geringer Entfernung vor dem Einlassventil 42 dem Ansaugbereich 44 zugeführt. In der Leitung 48 ist ein Absperrventil 52 angeordnet, das durch die Steuereinrichtung 22 angesteuert wird. Die Ansteuerung des Absperrventils 52 erfolgt vorzugsweise in Abhängigkeit von Betriebsparametern der Brennkraftmaschine und/oder in Abhängigkeit von der im Sammelraum 36 des Kraftstofffilters 26 vorhandenen Menge an Wasser. Bei einer mehrzylindrigen Brennkraftmaschine kann eine Wasserzuführung alternativ nur zum Ansaugbereich 44 eines Zylinders oder zu den Ansaugbereichen aller Zylinder erfolgen. Es kann dabei ein gemeinsames Absperrventil 52 für eine gemeinsame Leitung 48 zu allen Zylindern der Brennkraftmaschine vorgesehen sein, die sich erst nach dem Absperrventil 52 zu den getrennten Ansaugbereichen der Zylinder verzweigt oder es kann für den Ansaugbereich 44 jedes Zylinders ein separates Absperrventil 52 vorgesehen

sein. Es kann auch vorgesehen sein, dass nur dem Ansaugbereich eines Zylinders der Brennkraftmaschine das im Kraftstofffilter 26 abgeschiedene Wasser zugeführt wird.

5 Die im Sammelraum 36 vorhandene Wassermenge kann beispielsweise mittels eines Leitfähigkeitssensors 54 erfasst werden, der mit der Steuereinrichtung 22 verbunden ist. Das Absperrventil 52 wird durch die Steuereinrichtung 22 nur geöffnet, wenn aus dem Signal des Sensors 54
10 ermittelt wird, dass im Sammelraum 36 Wasser vorhanden ist. Zur Erfassung der Betriebsparameter der Brennkraftmaschine sind weitere Sensoren 56 vorgesehen, beispielsweise zur Erfassung des Lastzustands, des Kurbelwinkels, der Temperatur und gegebenenfalls weiterer Parameter.
15 Vorzugsweise wird durch die Steuereinrichtung 22 das Absperrventil 52 nur geöffnet, und somit Wasser in den Ansaugbereich 44 zugeführt, wenn sich die Brennkraftmaschine nicht im Schubbetrieb, das heißt bei Nullast, befindet und wenn das Einlassventil 42 geöffnet ist. Hierdurch wird
20 sichergestellt, dass es im Schubbetrieb nicht zu einer Einspritzung von mit Wasser vermishtem Kraftstoff und damit zu einer unerwünschten Erhöhung des Drehmoments der Brennkraftmaschine kommt und dass das zugeführte Wasser direkt in den Brennraum 40 angesaugt wird und sich nicht im Ansaugbereich 44 niederschlägt.

Infolge des dem Brennraum 40 zugeführten freien und/oder emulgierten Wassers kann es zu einer Erhöhung des Drehmoments der Brennkraftmaschine kommen. Eine solche
30 Drehmomenterhöhung würde insbesondere im Leerlaufbetrieb der Brennkraftmaschine zu einer Erhöhung der Drehzahl der Brennkraftmaschine führen, was durch eine Leerlaufregelung ausgeglichen werden kann, indem durch die Steuereinrichtung 22 die mittels des Injektors 18 eingespritzte
35 Kraftstoffmenge reduziert wird, um das Drehmoment und damit die Drehzahl zumindest annähernd konstant zu halten. Bei

Betrieb der Brennkraftmaschine im Teillast- oder Vollastbereich ist die durch die Zuführung des Wassers verursachte Zunahme des Drehmoments der Brennkraftmaschine überwiegend so gering, dass diese nicht ausgeglichen zu werden braucht. Erforderlichenfalls kann jedoch auch im Teillast- und/oder Vollastbereich der Brennkraftmaschine die Zunahme des Drehmoments bei Wasserzuführung von der Steuereinrichtung 22 durch eine Verringerung der durch die Injektoren 18 eingespritzten Kraftstoffmenge ausgeglichen werden. Die erforderliche Verringerung der Kraftstoffeinspritzmenge zum Ausgleich der Zunahme des Drehmoments infolge der Wasserzuführung kann durch eine Modellbildung angenähert werden und in einem Kennfeld in der Steuereinrichtung 22 abgelegt sein. Wenn die je Verbrennungszyklus der Brennkraftmaschine zugeführte Menge an Wasser, insbesondere emulgiertem Wasser, sehr gering gehalten werden kann, so ist eine Verringerung der durch die Injektoren 18 eingespritzten Kraftstoffmenge nicht erforderlich. Weiterhin erfolgt durch die Steuereinrichtung 22 gesteuert eine Zuführung von Wasser in den Ansaugbereich 44 nur bei Temperaturen über dem Gefrierpunkt, um eine Vereisung im Ansaugbereich 44 zu vermeiden.

Das Absperrventil 52 muss durch die Steuereinrichtung 22 geschlossen werden, wenn im Sammelraum 36 des Kraftstofffilters 26 kein Wasser mehr vorhanden ist, damit aus dem Kraftstofffilter 26 kein Kraftstoff abgeleitet und dem Ansaugbereich 44 zugeführt wird. Es kann dabei ein weiterer Leitfähigkeitssensor vorgesehen sein, durch den erfasst wird, wenn der Sammelraum 36 nahezu entleert ist, wobei dann durch die Steuereinrichtung 22 das Absperrventil 52 geschlossen wird. Alternativ kann vorgesehen sein, dass durch die Steuereinrichtung 22 eine Zunahme des Drehmoments der Brennkraftmaschine detektiert wird, woraus die Zuführung von Kraftstoff in den Ansaugbereich 44 zusätzlich zu der durch den Injektor 18 eingespritzten Kraftstoffmenge erkannt

werden kann. Wenn die Drehmomentzunahme einen vorgebenen Wert überschreitet, so wird durch die Steuereinrichtung 22 das Absperrventil 52 geschlossen. Bis zur Beendigung der Wasserzuführung in den Ansaugbereich 44 kann es vorkommen, dass die Leitung 48 mit Kraftstoff aus dem Kraftstofffilter 26 befüllt ist. Bei weiterem Betrieb der Brennkraftmaschine wird im Kraftstofffilter 26 wieder freies und/oder emulgiertes Wasser abgeschieden, das den in der Leitung 48 vorhandenen Kraftstoff infolge unterschiedlicher Dichte des Wassers und des Kraftstoffs zumindest teilweise in den Kraftstofffilter 26 zurück verdrängt, so dass beim nächsten Zyklus einer Wasserzuführung in den Ansaugbereich 44 nur einer geringe Kraftstoffmenge aus der Leitung 48 in den Ansaugbereich 44 gelangt. Eine Verdrängung von Kraftstoff aus der Leitung 48 zurück in den Kraftstofffilter 26 kann durch geeignete Führung der Leitung 48 begünstigt werden, indem ein Aufsteigen von Kraftstoff aus der Leitung 48 in den Kraftstofffilter 26 unterstützt wird.

Das in den Brennraum 40 des Zylinders 6 zugeführte Wasser führt neben einer Drehmomenterhöhung auch zu einer Verringerung der Schadstoffemission der Brennkraftmaschine, da durch das Wasser die Verbrennungstemperatur gesenkt wird, wodurch die Bildung von Stickoxiden verringert wird. Durch die Senkung der Verbrennungstemperatur kann außerdem eine Verringerung insbesondere der thermischen Belastung von Komponenten der Brennkraftmaschine erreicht werden.

Der Kraftstofffilter 26 kann wie in Figur 1 mit durchgezogenen Linien dargestellt zwischen der Förderpumpe 10 und der Hochdruckpumpe 14 angeordnet sein. Die Förderpumpe 10 kann dabei eine elektrisch angetriebene Pumpe sein und im Vorratsbehälter 12 angeordnet sein. Der Kraftstofffilter 26 wird dabei von Kraftstoff durchströmt, der unter dem von der Förderpumpe 10 erzeugten Förderdruck steht, der beispielsweise zwischen 2 und 10 bar betragen

kann. Das im Sammelraum 36 gesammelte Wasser steht ebenfalls unter dem von der Förderpumpe 10 erzeugten Förderdruck und wird durch diesen zum Ansaugbereich 44 gefördert und in der Düse 50 oder im Einspritzventil zerstäubt. Alternativ kann

5 der Kraftstofffilter 26 auch wie in Figur 1 mit gestrichelten Linien dargestellt zwischen der Förderpumpe 10 und dem Vorratsbehälter 12 angeordnet sein. Der Kraftstofffilter 26 wird dabei von dem durch die Förderpumpe 10 angesaugten Kraftstoff durchströmt, so dass in diesem ein

10 geringerer Druck als dem Umgebungsdruck herrscht. Im Ansaugbereich 44 kann wie in Figur 3 dargestellt eine Querschnittsverengung, beispielsweise in Form einer Venturidüse 58 angeordnet sein, in die die vom Kraftstofffilter 26 herführende Leitung 48 mündet. In der

15 Querschnittsverengung 58 ist eine hohe Strömungsgeschwindigkeit der angesaugten Verbrennungsluft und damit ein geringer statischer Druck vorhanden, so dass durch die Luftströmung Wasser aus dem Kraftstofffilter 26 angesaugt wird. Es kann dabei vorgesehen sein, dass die

20 Querschnittsverengung 58 nur dann vorhanden ist, wenn Wasser dem Ansaugbereich 44 zugeführt wird. Damit würde der Querschnitt des Ansaugbereichs 44 nicht ständig verengt, so dass der Betrieb der Brennkraftmaschine nicht negativ beeinflusst wird. Es könnte dabei im Ansaugbereich 44 ein

25 ringförmiges Volumen vorgesehen werden, das elastisch ausgedehnt werden kann, beispielsweise durch eine Befüllung mit Luft oder Gas, um die Querschnittsverengung 58 zu erzeugen. Alternativ kann auch eine Blende in den Ansaugbereich 44 ein- und ausgeschoben werden, um die

30 Querschnittsverengung 58 zu bilden bzw. diese zu entfernen. Das Ein- und Ausschieben der Blende kann beispielsweise durch einen elektrischen Aktor erfolgen. Alternativ kann zur Förderung des Wassers aus dem Kraftstofffilter 26 zum Ansaugbereich 44 auch eine Pumpe 60 in der Leitung 48

35 angeordnet sein. Die Pumpe 60 weist dabei vorzugsweise einen elektrischen Antrieb auf und wird durch die

Steuereinrichtung 22 gesteuert, so dass die Pumpe 60 nur betrieben wird, wenn eine Ableitung von Wasser aus dem Kraftstofffilter 26 erforderlich ist.

05.02.2004 Gu/Os

5

ROBERT BOSCH GMBH, 70442 Stuttgart

Ansprüche

10 1. Kraftstoffeinspritzeinrichtung für eine
Brennkraftmaschine mit einer Hochdruckpumpe (14), durch die
Kraftstoff zumindest mittelbar zu wenigstens einer
Einspritzstelle (18) an wenigstens einem Zylinder (6) der
Brennkraftmaschine gefördert wird, mit einem der
15 Hochdruckpumpe (14) vorgeordneten Kraftstofffilter (26),
durch den Verunreinigungen im Kraftstoff zurückgehalten
werden und durch den im Kraftstoff enthaltenes freies
und/oder emulgiertes Wasser abgeschieden wird, dadurch
gekennzeichnet, dass durch den Kraftstofffilter (26)
20 abgeschiedenes freies und/oder emulgiertes Wasser zumindest
mittelbar dem Brennraum (40) des wenigstens einen Zylinders
(6) der Brennkraftmaschine zugeführt wird.

2. Kraftstoffeinspritzeinrichtung nach Anspruch 1, dadurch
gekennzeichnet, dass das freie und/oder emulgierte Wasser
einem Ansaugbereich (44) des wenigstens einen Zylinders (6)
zugeführt wird, aus dem Verbrennungsluft in den Brennraum
(40) des Zylinders (6) angesaugt wird.

30 3. Kraftstoffeinspritzeinrichtung nach Anspruch 2, dadurch
gekennzeichnet, dass das freie und/oder emulgierte Wasser
mittels einer Düse (50) oder eines Einspritzventils (50) in
den Ansaugbereich (44) eingespritzt wird.

35 4. Kraftstoffeinspritzeinrichtung nach Anspruch 2 oder 3,
dadurch gekennzeichnet, dass eine Zuführung des freien

und/oder emulgierten Wassers in den Ansaugbereich (44) zumindest im wesentlichen nur während der Ansaugphase des wenigstens einen Zylinders (6) erfolgt.

5 5. Kraftstoffeinspritzeinrichtung nach einem der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass der Kraftstofffilter (26) stromabwärts nach einer Förderpumpe (10) angeordnet ist, durch die Kraftstoff zur Hochdruckpumpe (14) gefördert wird und dass das freie und/oder emulgierte Wasser durch den von der Förderpumpe (10) erzeugten Förderdruck aus dem Kraftstofffilter (26) gefördert wird.

15 6. Kraftstoffeinspritzeinrichtung nach einem der Ansprüche 2 bis 5, dadurch gekennzeichnet, dass in der Verbindung (48) des Kraftstofffilters (26) mit dem Ansaugbereich (44) ein Absperrventil (52) angeordnet ist.

20 7. Kraftstoffeinspritzeinrichtung nach einem der Ansprüche 2 bis 6, dadurch gekennzeichnet, dass der Ansaugbereich (44) eine Querschnittsverringering (58) aufweist und dass die Zuführung des freien und/oder emulgierten Wassers in den Ansaugbereich (44) in dessen Querschnittsverringering (58) erfolgt.

2 8. Kraftstoffeinspritzeinrichtung nach einem der Ansprüche 2 bis 7, dadurch gekennzeichnet, dass die Zuführung des freien und/oder emulgierten Wassers in den Ansaugbereich (44) durch eine elektronische Steuereinrichtung (22) abhängig von Betriebsparametern der Brennkraftmaschine gesteuert wird.

30 9. Kraftstoffeinspritzeinrichtung nach Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet, dass im Schubetrieb der Brennkraftmaschine keine Zuführung von freiem und/oder emulgiertem Wasser erfolgt.

10. Kraftstoffeinspritzeinrichtung nach Anspruch 8 oder 9, dadurch gekennzeichnet, dass eine Zuführung von freiem und/oder emulgiertem Wasser nur bei Temperaturen über dem Gefrierpunkt erfolgt.

5

11. Kraftstoffeinspritzeinrichtung nach Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet, dass eine Zuführung von freiem und/oder emulgiertem Wasser zumindest im wesentlichen nur während einer jeweiligen Saugphase des wenigstens einen Zylinders (6) erfolgt, während der in den Brennraum (40) des Zylinders (6) Verbrennungsluft aus dem Ansaugbereich (44) angesaugt wird.

10

12. Kraftstoffeinspritzeinrichtung nach Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet, dass durch die elektronische Steuereinrichtung (22) die an der wenigstens einen Einspritzstelle (18) eingespritzte Kraftstoffmenge in Abhängigkeit von der dem Ansaugbereich (44) zugeführten Menge an freiem und/oder emulgiertem Wasser verringert wird.

15

20

05.02.2004 Gu/Os

5

ROBERT BOSCH GMBH, 70442 Stuttgart

Kraftstoffeinspritzeinrichtung für eine Brennkraftmaschine

10

Zusammenfassung

15

20

Die Kraftstoffeinspritzeinrichtung weist Hochdruckpumpe (14) auf, durch die Kraftstoff zumindest mittelbar zu wenigstens einer Einspritzstelle (18) an wenigstens einem Zylinder (6) der Brennkraftmaschine gefördert wird. Der Hochdruckpumpe (14) ist ein Kraftstofffilter (26) vorgeordnet, durch den Verunreinigungen im Kraftstoff zurückgehalten werden und durch den im Kraftstoff enthaltenes freies und/oder emulgiertes Wasser abgeschieden wird. Durch den Kraftstofffilter (26) abgeschiedenes freies und/oder emulgiertes Wasser wird zumindest mittelbar dem Brennraum (40) des wenigstens einen Zylinders (6) der Brennkraftmaschine zugeführt.

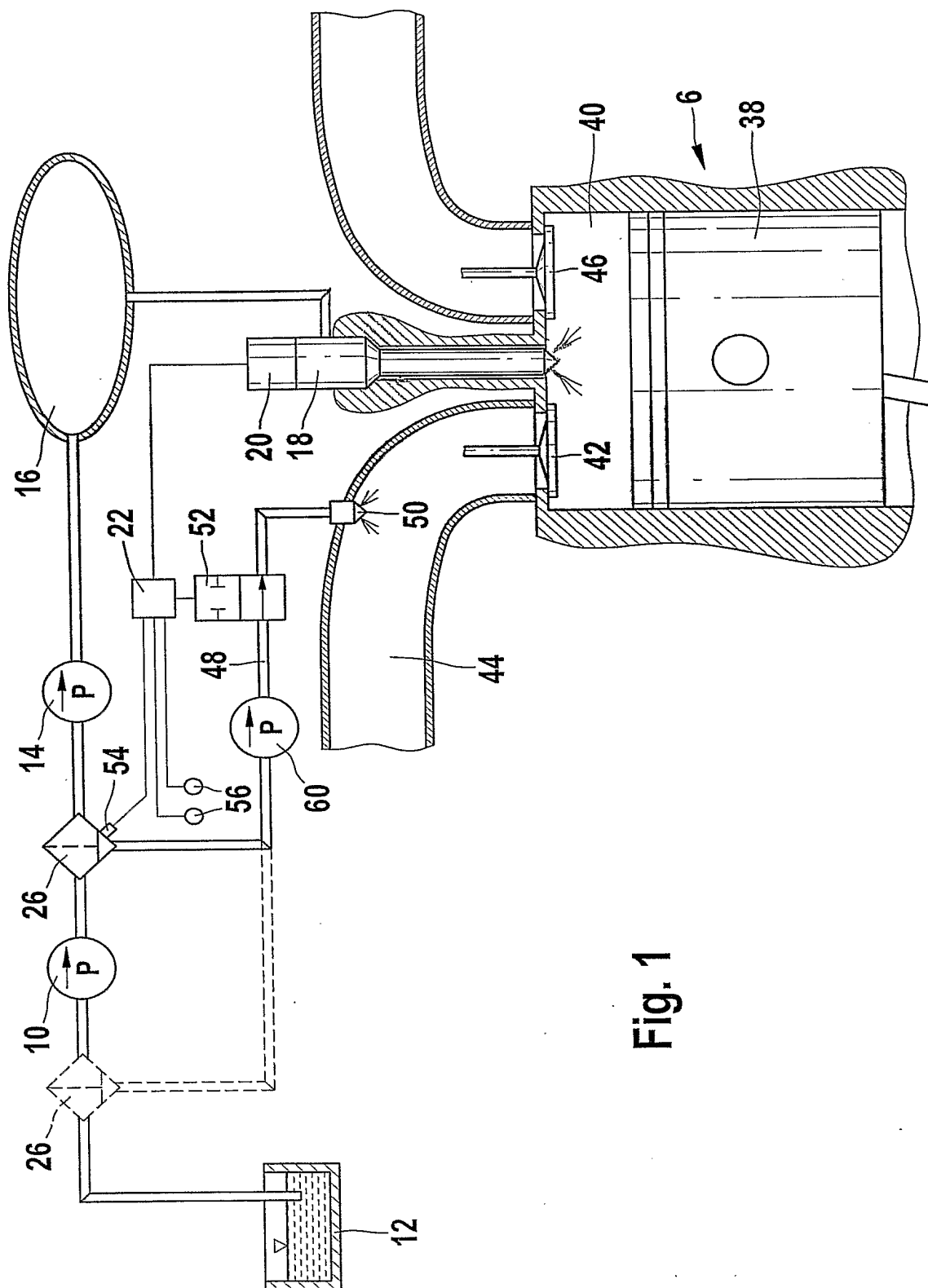


Fig. 1

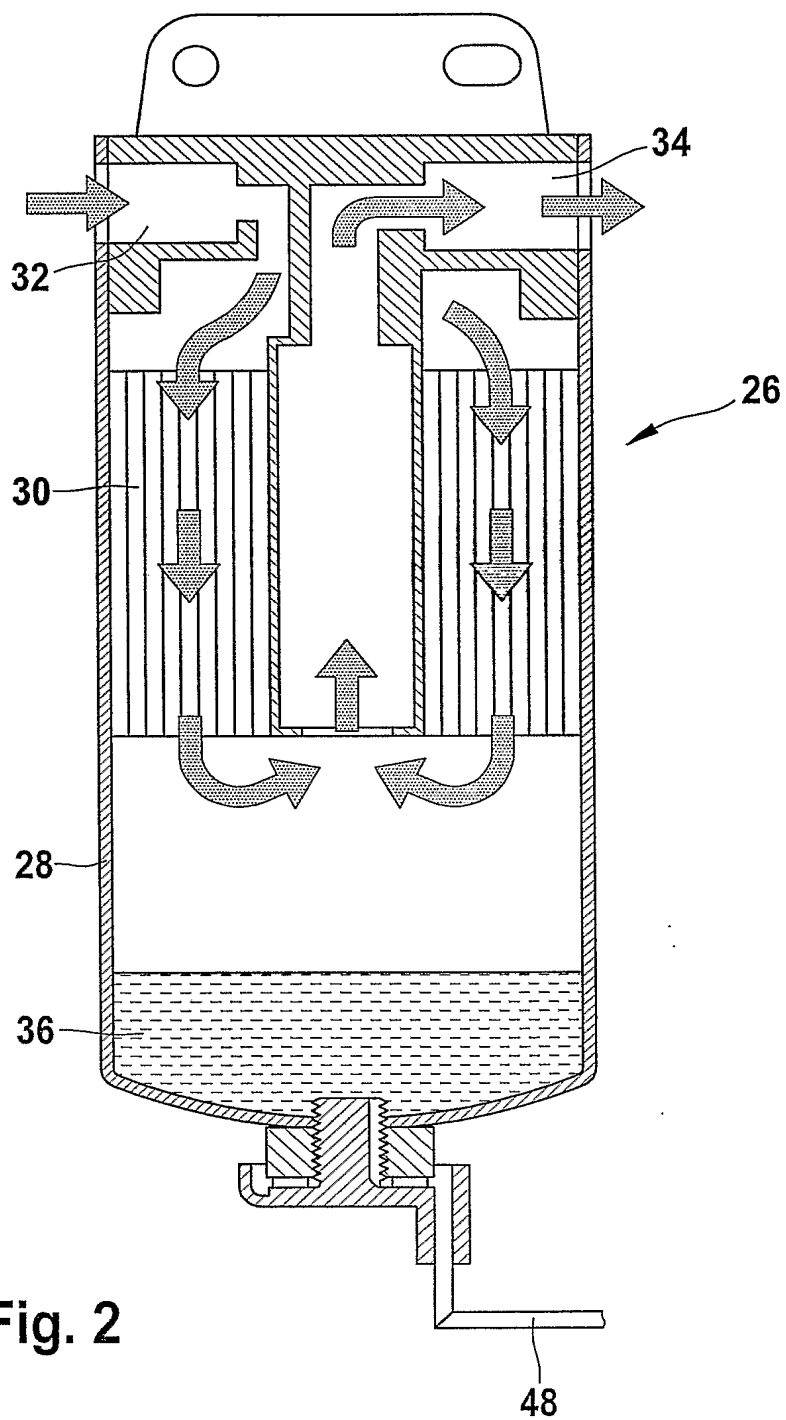


Fig. 3

